Formula uno

GRAN PREMIO DI SPAGNA *Dopo i due successi di fila col V8 più pesante il «pacchetto» della casa di Maranello, dalle gomme, al telaio, al motore*

Renault competitiva ma la Ferrari è tornata

Imola non un exploit isolato, la vittoria al Nürburgring accredita tante possibilità alle Rosse

di Davide Portioli

BARCELLONA Una vittoria pesante, di quelle che, se non indirizzano una stagione, possono comunque lasciare il segno. La Renault resta comunque forte, molto competitiva, può effettivamente tornare alla vittoria fin da questo fine settimana, ma di sicuro la Ferrari ha i numeri per essere lì, fino alla fine. Imola non era un exploit isolato, la vittoria al Nürburgring accredita la Ferrari di tante possibilità.

Anche perché la vittoria nel Gp d'Europa è maturata in modo diverso rispetto a quella del Gp di San Marino. Merito della gomme, probabilmente, ma di sicuro non solo. La Ferrari può essere pericolosa per le ambizioni della Renault anche su piste diverse tra loro, puntando sulla bontà dell'intero «pacchetto», passando da telaio, motore (il primo V8 a vincere due gare di fila), e per finire, ovviamente, a Schumacher. Dopo le recenti prestazioni crescono le aspettative sulla decisione di Schumi, di certo in molti danno a questo punto per scontata una conferma, un rinnovo del contratto con Maranello.

Michael Schumacher

Ma al di là di quello che riserva il futuro in casa Ferrari, Barcellona dovrà dire come e se la Renault riuscirà a replicare alla doppia battuta d'arresto patita dal ritorno in Europa del Circus. Per carità, non crediamo che i francesi, come ipotizzato nel dopo gara da uno Schumi baldanzoso, si stiano realmente preoccupando. La R26 resta comunque una monoposto dalle grandi prestazioni. In pratica se una monoposto francese non arriva prima è perchè occupa il secondo posto. Ammesso che Massa, come auspicato dal campione tedesco, non arrivi a contrastare Alonso.

Certo, per assurdo un aiuto alle Rosse potrebbe venire da un'altra Renault, quella di Fisichella. Ma è difficile a questo punto pronosticare un Fisico protagonista assoluto da qui a fine stagione. Forse l'investitura a pilota favorito dalle caratteristiche della nuova monoposto lo ha caricato di responsabilità; forse pesa oltremodo l'attesa per il rinnovo del contratto; o ancora il modo in cui spesso solo con lui la scuderia punti su situazioni rischiose, come nelle qualifiche di Imola. E anche la scuderia di Briatore, vista una Ferrari e uno Schumi così arrembanti, farà delle scelte. Del resto al momento le McLaren non sembrano ancora pronte al salto di qualità, a innalzarsi al livello di Renault e Ferrari. Certo, il finale di gara di Raikkonen è stato incoraggiante, e il team ostenta una certa sicurezza facendo riferimento al secondo miglior riscontro cronometrico in gara, ma è sulla distanza che ancora le Frecce d'argento non ci sono. Il finlandese ha parlato apertamente di problemi simili a quelli della passata stagione, quando la McLaren riuscì a sfruttare adeguatamente le Michelin solo nella seconda parte di campionato. Resta da vedere se la scuderia riuscirà a risollevarsi come nel 2005.

Il ferrarista Felipe Massa nelle libere di ieri a Montmelò. Dopo il podio al Nürburgring vuole almeno ripetersi domenica nel Circuit de Catalunya

MERCATO

A Raikkonen interessano tre scuderie

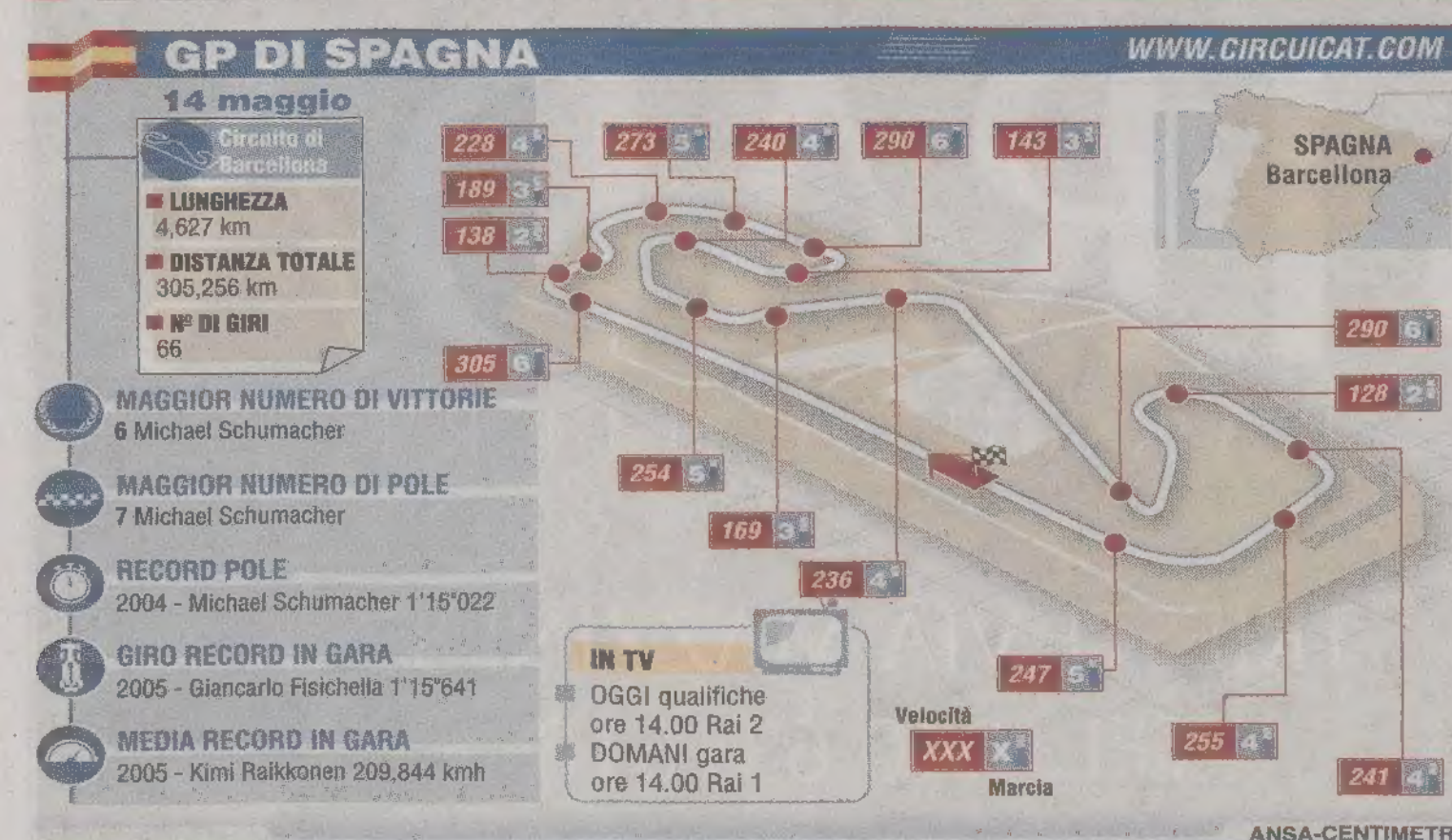
BARCELLONA La McLaren continua a sperare che Kimi Raikkonen rimanga anche per il Campionato del mondo di Formula Uno del 2007.

Il pilota finlandese sembra però conteso anche da Renault e Ferrari, e il suo contratto con la scuderia anglo-tedesca scadrà al termine dell'attuale stagione: «Non ci sono molte scuderie dove vorrei andare; comunque, non sarà una grande sorpresa la mia decisione - ha precisato Kimi - ci sono solo tre team che, negli ultimi due anni, si sono fatti avanti. Il 2007? Sicuramente sarò in un top team. Deciderò di andare dove avrò a disposizione la miglior macchina, ma non si può mai sapere».

Kimi Raikkonen

Nel 2007 ci saranno molti cambiamenti: la Renault perderà Alonso, che andrà alla McLaren. E, assieme a Raikkonen, la scuderia anglo-tedesca avrebbe così a disposizione due numeri uno.

Ma c'è da considerare anche cosa vogliono fare Valentino Rossi e Michael Schumacher: insomma, ci sono ancora tante variabili per il mercato piloti, soprattutto per i top team.

LE LIBERE DEL VENERDÌ

Nella seconda ora di prove lo spagnolo Alonso più veloce di 200 millesimi rispetto al campione tedesco

I tempi migliori sono dei bolidi di Massa e Schumi

Le qualifiche alle 14 su Raidue Il Gran premio in diretta domani alle 14 su Raiuno

BARCELLONA Uno strano venerdì mette al primo posto della seconda ora di prove libere, come al solito, due collaudatori: Anthony Davidson (Honda) in 1'16"533 e Roberto Doornbos (Red Bull) a 291 millesimi, mentre tra i tiolari il più veloce è stato il campione del mondo Fernando Alonso con la Renault, terzo a 327 millesimi, davanti a Alex Wurz (Williams) e Christian Klien (Red Bull). Sesto Michael Schumacher (1'17"100), distaccato di 567 millesimi dal primo e di 200 da Alonso, secondo gommato Bridgestone dietro al collaudatore Williams, Wurz.

Nel computo delle due ore di prove libere, invece, restano migliori i tempi delle Ferrari nella prima ora Felipe Massa in 1'15"796, e Schumi, in 1'16"099. L'altra Renault di Giancarlo Fisichella è settima, davanti alle Honda di Jenson Button e di Rubens Barrichello e alle Toyota di Ralf Schumacher e Jarno Trulli, undicesimo. La McLaren di Kimi Raikkonen è 15.a, l'altra Ferrari di Massa 17.a a 1"690. Difficile decifrare il lavoro dei team, alla luce di un tempo variabile. Pioggia nel primo mattino, poi nuvolo, poi sole.

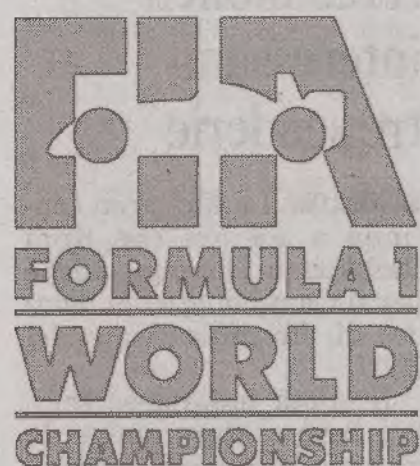
Si è però visto che la Ferrari di Schumacher, capace del tempo più veloce nel primo settore, è stata in difficoltà nella seconda ora nel secondo e nel terzo. La pista di Barcellona per altro porta tradizionalmente bene. Schumacher vi vinse la prima gara in rosso 10 anni fa.

Come già accennato le Ferrari di Felipe Massa (1'15"796) e Michael Schumacher (1'16"099) sono state le più veloci nella prima ora di prove libere del Gp di Spagna, sesta prova del Mondiale di Formula Uno. Al terzo posto un altro pilota gommato Bridgestone, il collaudatore della Williams Alex Wurz, staccato di 329 millesimi dal brasiliano.

Peraltro i tempi cronometrati riguardano solo nove piloti, di cui oltre ai ferraristi c'è un solo titolare, Takuma Sato della Super Aguri. Gli altri team hanno fatto solo giri di installazione, Kimi Raikkonen con la McLaren nemmeno quello. Nel test di ieri la Super Aguri di Franck Montagny si è fermata con il motore in panne e una fumata visibile.

Le prove di qualifica odierne saranno trasmesse in diretta da RaiDue alle 14, mentre il Gran Premio di Spagna, domani alle 14 su RaiUno.

A sinistra Neel Jani della Toro Rosso davanti a Robert N. Dornboos della Red Bull. Al centro Nico Rosberg e Mark Webber della Williams. A destra Christian Klien della Red Bull

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA *Parla Tredozi tecnico della Minardi, ora diventata Toro Rosso*

«Nel progetto contano i dettagli»

Tra qualche mese nascerà la monoposto della prossima stagione

BARCELLONA È una sorta di Maldini, di Del Piero della Formula Uno; Gabriele Tredozi, ingegnere progettista dell'ex Minardi oggi Toro Rosso, rappresenta un'autentica bandiera per la scuderia faentina. «Sono qui da diciannove anni e non ho mai pensato di andare via, anche quando le cose non sembravano andar bene». In effetti in quasi quattro lustri l'ingegnere di Brisighella (appassionato di costruzioni immobili, palazzi e quant'altro) ha visto la squadra romagnola spesso sull'orlo del baratro. Ma non ha mai volto lo sguardo altrove per continuare la carriera in lidi più sicuri; ieri la Minardi, ora la Toro Rosso.

Le due realtà rappresentano casa sua. Quella casa che anche oggi, dopo l'avvento di Dietrich Mateschitz e della Red Bull, ci conferma mantenere lo spirito di sempre.

Ingegner Tredozi, questa Toro Rosso quanto ricalca la Minardi?

«C'è grande continuità fra l'attività di quest'anno e quella svolta fino al 2005. D'altra parte le persone che lavorano nella nostra squadra sono le stesse di prima, con alcune eccezioni».

Restate lo storico team romagnolo, quindi.

«Sì, senz'altro, siamo sempre noi. Stranieri ce ne sono, è ovvio, ma anche la Minardi ha contato sull'apporto di personale non italiano».

Com'è cambiato il suo lavoro? Da progettista della vettura è passato a sviluppare monoposto comunque preesistenti. Più stimolante ora oppure prima?

«È sempre un'attività estremamente stimolante, creativa. Certo sto conoscendo una realtà diversa rispetto a qualche mese fa. La squadra vive un momento di transizione, sarà così nel corso di tutto il 2006 ed è normale lo sia. Solamente poco tempo fa, a novembre, il team è stato acquistato dai nuovi proprietari, occorre un periodo di tempo fisiologico per la stabilità».

Il vostro è un esempio emblematico di quella che pare la nuova tendenza della Formula Uno, le squadre "gemelle". Oltre a Red Bull e Toro Rosso ci sono Honda e Super Aguri, senza contare che anche la McLaren spinge per avere una seconda scuderia nel mondiale. Come giudica questa direzione?

«Non penso ci troveremo a vedere in pista quattro vetture uguali, due gestite da un team ufficiale e le altre da quello, diciamo così, satellite. Credo sarebbe un errore una simile situazione. Ma al momento è presto per dire come verranno gestiti i team, è una realtà che si sta proponendo solamente ora. Comunque, per quanto accaduto sino a oggi, il lavoro della Toro Rosso si svolge in maniera autonoma, dai test alla gara».

Sta già pensando alla Toro Rosso 2007?

«È presto per parlare della prossima monoposto, il futuro così lontano verrà pianificato fra qualche mese, poco prima dell'estate. Al momento c'è tanto da fare in chiave 2006, ci concentriamo sul presente».

Parliamo di tecnica; quale aspetto fa la differenza oggi in F1?

«Non se ne può individuare uno in particolare. Anche l'ultima vettura dello schieramento è buona, ad allontanarla da quelle vincenti è la cura spasmodica nei dettagli. L'ottimizzazione di ogni aspetto, aerodinamica, rigidità, peso, motore, gomme, porta a limare frazioni di secondo decisive».

Marco M. Nagliati

Il francese Frank Montagny è subentrato nella Super Aguri al giapponese Yuji Ide

Secondo il pilota romano «senza la sfortuna che mi perseguita sarei a livello degli altri»

Fisichella: «Sarò anch'io tra i protagonisti»

Tolta la licenza a Ide: al suo posto in Super Aguri il francese Montagny

BARCELLONA Sarebbe troppo severo indicare i risultati ottenuti da Fisichella in queste ultime gare come l'unico aspetto del disagio che, per certi versi, sta vivendo la Renault. Il distinguo è comunque doveroso perché Alonso ha comunque collezionato due secondi posti nelle ultime due gare e guida comodamente il mondiale, e perché la vettura si è comunque confermata competitiva.

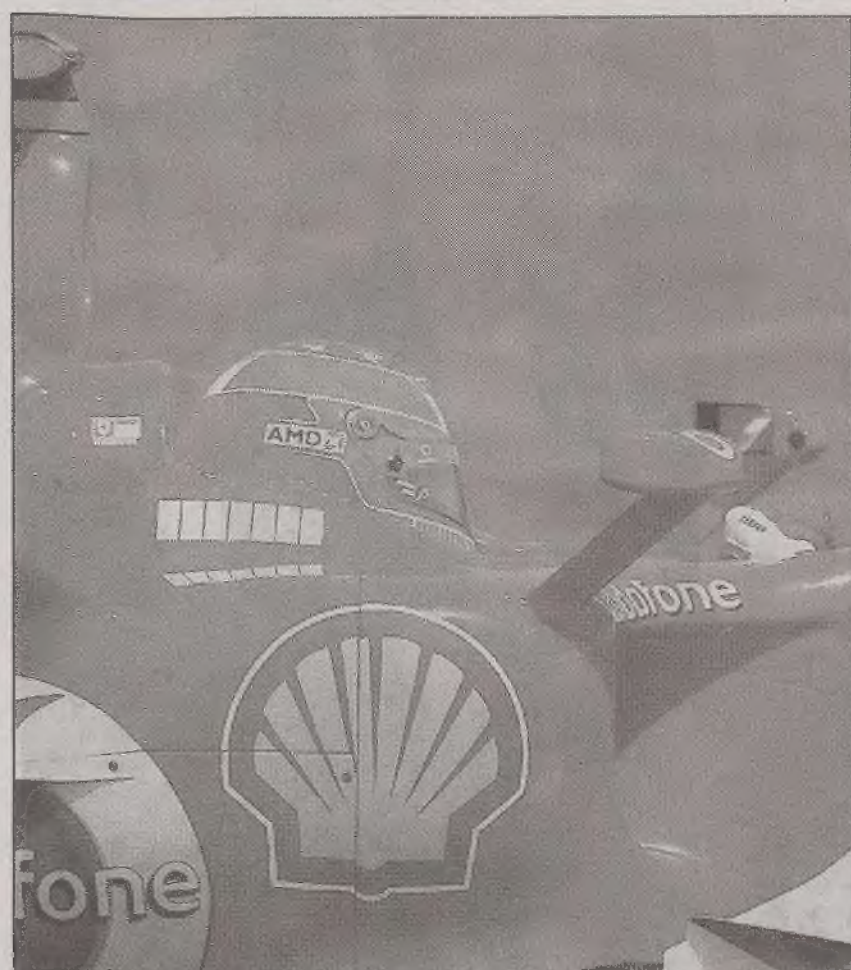
Vero è però che se la Renault non può essere definita in crisi, è altrettanto evidente come la Ferrari stia mettendo sotto pressione il team francese come forse nemmeno la McLaren riuscì nella seconda parte della stagione scorsa, quando Raikkonen si fece minaccioso sì, ma la dote accumulata nel frattempo da Alonso metteva al riparo l'asturiano da brutte sorprese.

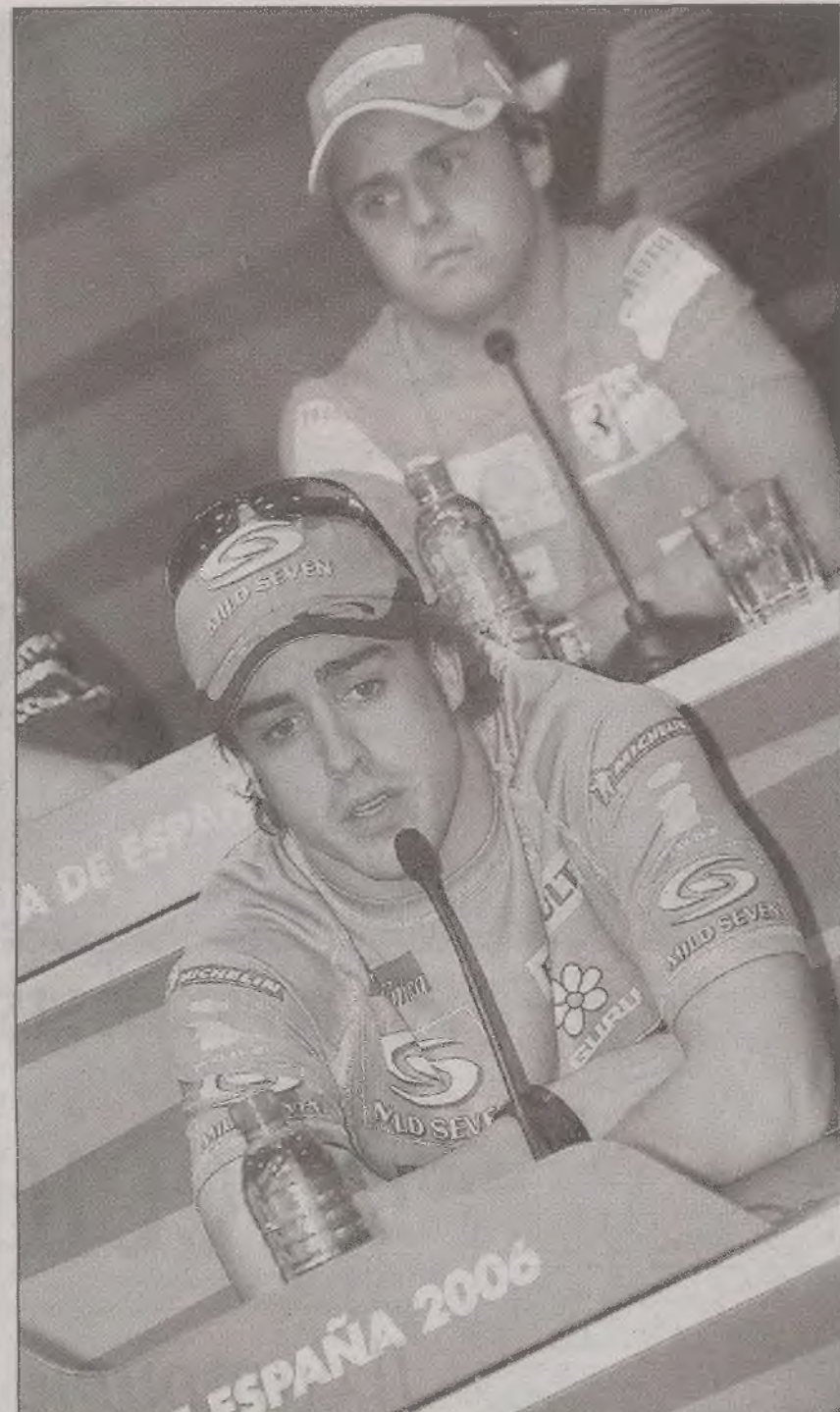
A farne di più le spese in questa situazione però è proprio Fisichella, assente ingiustificato dal ballo dei grandi nelle ultime due prove. Cresce la sensazione che il pilota romano stia sprecando l'occasione della sua carriera. Certo, non solo per colpa sua. Il comportamento non proprio corretto di Villeneuve lo ha penalizzato in Germania, l'azzardo del team a Imola in sede di qualificazione portò all'esclusione di Fisichella dalle prime cinque file, e in generale l'impressione è che la Renault provi soluzioni di rischio più su Fisichella che su Alonso.

Fatto sta che a questo punto se Barcellona non può essere definita l'ultima chiamata per il pilota italiano, poco ci manca. Se non per puntare al mondiale, per esserne almeno protagonista fino in fondo.

Fisico cerca di spiegare così il suo momento: «Senza la sfortuna che mi perseguita sarei a livello degli altri. Ci sono comunque altri piloti in grado di lottare per la conquista del mondiale. La Ferrari ha fatto un passo avanti. Noi stiamo cercando di migliorare. Siamo fiduciosi per Barcellona e spero di vincere e rimontare nel campionato mondiale». E sul suo futuro ha poi dichiarato: «Alla Renault sto bene. Ho un contratto con loro e spero di continuare».

Frattanto la Fia ha ritirato la licenza a Yuji Ide, e non potrà più partecipare ai Gp di questa stagione. Lo riferisce la Super Aguri, la scuderia per la quale il pilota giapponese ha disputato 4 gare prima di essere rimpiazzato da Frank Montagny al Nürburgring nel Gp d'Europa. Il pilota francese, quindi, correrà anche a Barcellona per il prossimo Gp di Spagna. La Super Aguri nel confermare che l'Ufficio permanente di Formula Uno ha ritirato la super licenza a Ide, ha precisato che Montagny lo sostituirà anche per il Gran Premio di Monaco.

E la Toyota in crisi di risultati cerca a Barcellona di avviare il riscatto. Il tracciato è ben conosciuto da scuderie e piloti e quindi emergere sarà probabilmente ancora più difficile per un team in difficoltà, vero è che la Toyota ha dalla sua l'enormità dei dati raccolti in tre sessioni invernali su questo circuito. Le informazioni potrebbero dare un aiuto in più.

A sinistra Schumi nelle libere di ieri mattina, al centro meccanici Ferrari, a destra Alonso e Massa si ristorano con una bibita

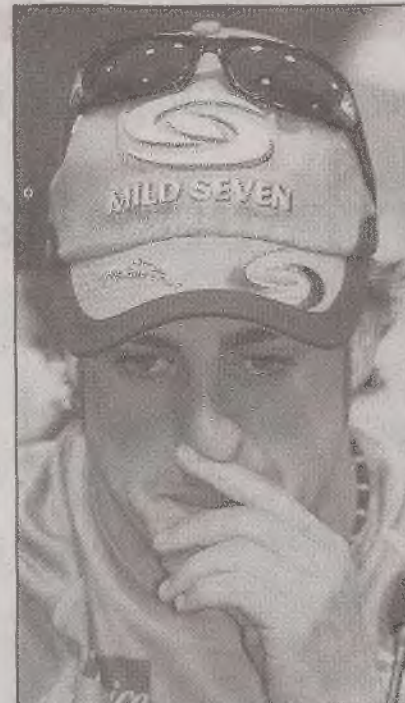
FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA *Nelle ultime due gare è stata fondamentale la strategia*

Il Cannibale Schumi è tornato

Rosse in ripresa dopo un avvio incerto. Alonso braccato in classifica

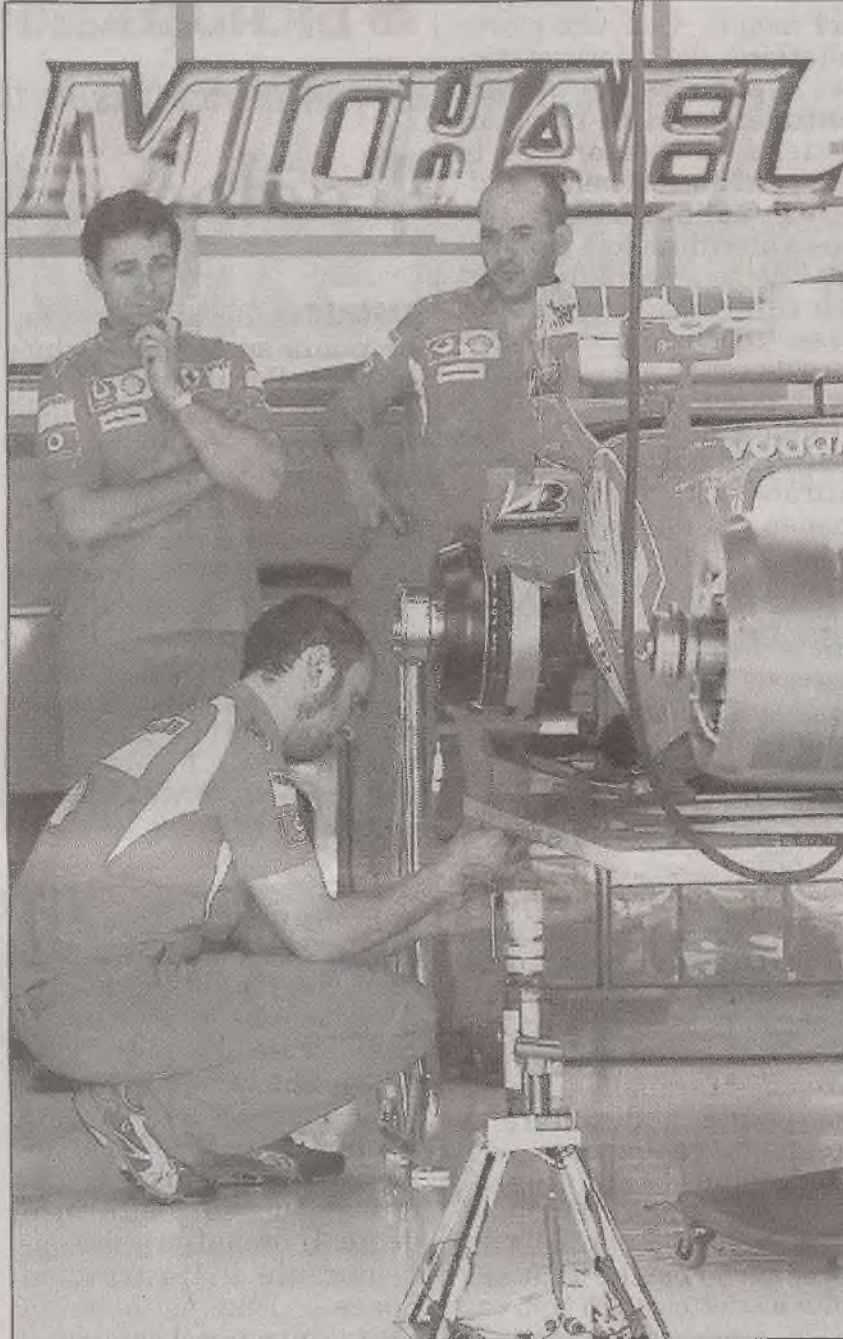
BARCELLONA Rosse nuovamente al top, Renault in affanno con le gomme e un Alonso braccato in classifica, per la prima volta da quando riveste un ruolo fondamentale per la conquista del Mondiale. È con questi temi che la lotta per il titolo si sposta a Montmelò, in casa del pilota iberico, a una settimana di distanza dal trionfo a domicilio di «Nürburg-King» Schumacher.

Giochi di parole a parte, il Cannibale è tornato, non appena la monoposto gli ha dato l'opportunità di dimostrarlo: ecco concretarsi due vittorie in rapida successione, a eguagliare la serie iniziale di Alonso e ora la differenza di punti la fa solo l'affidabilità delle vetture francesi, mentre Schumi pativa nel via di stagione la gara incolore in Malesia (sesto) e il ritiro di Melbourne. In un mese lo scenario è completamente cambiato e oggi Michael non è più in discussione.

Al Circuit de Catalunya, dove Kaiser Schumi ottenne proprio dieci anni fa il suo primo successo al volante della Ferrari, in una giornata che esaltò le doti di guida dell'asso di Kerpen, gli uomini di Maranello meditano il tris, il colpo che avvicinerebbe ulteriormente in classifica i due contendenti. A patto che sui lunghi e veloci curvoni in appoggio di Montmelò, la Ferrari e le Bridgestone (ultramorbide, attese a una conferma in Spagna, rispetto alle più dure Michelin) si rivelino non meno performanti che nelle ultime uscite e che le strategie applicate dal box siano ugualmente azzeccate.

Fernando Alonso

Non va dimenticato che ai livelli stellari di competitività proposti dalla F1 moderna non si può vincere se manca una sola fondamentale componente: competitività e affidabilità del mezzo, qualità di un pilota veloce e immune da errori in pista, adeguate strategie. A Maranello hanno colto l'occasione al volo e al primo pit stop del Gp d'Europa di domenica scorsa, nell'impossibilità di sopravanzare Alonso in pista, hanno ritenuto di caricare la Ferrari di Schumacher del carburante necessario a compiere qualche giro in più del rivale (tre, per l'esattezza), nei quali spingere a fondo e concretare la superiorità.

Altrettanto decisiva in favore della Ferrari fu la strategia adottata ad Imola, dove contando sul fattore sorpresa fu tesa una trappola analoga ad Alonso alla seconda e ultima sosta. Quella fu strategia difensiva mentre domenica il sette volte iridato è andato palesemente al contrattacco. Il successo del Nürburgring fa di Schumi il primo doppio vincitore con lo stesso motore V8 ma è tutta la vettura ad essere in continua evoluzione: in Germania compariva un nuovo pacchetto aerodinamico e a Barcellona sono attese ulteriori novità su ala anteriore e deflettori.

Gian Paolo Grossi

I meccanici Ferrari mettono a punto la monoposto di Schumi

IL SECONDO DEL TEDESCO

Primo podio per il brasiliano che ha sostituito Barrichello

Brawn: «Massa finora eccellente»

BARCELLONA Da brutto anatroccolo a cigno maestoso. Nessuno dava troppo credito all'esperienza a Maranello di Felipe Massa, protetto della Ferrari da ormai cinque stagioni e promosso titolare lo scorso inverno per sostituire Barrichello. Più che un passaggio di consegne tra brasiliani il giovane Felipe veniva considerato un rimpiazzo momentaneo, in attesa che piloti dall'appeal più elevato (Raikkonen o il «Dottor» Rossi) lo scalzassero. Sembrava l'uomo giusto per fare da secondo a uno Schumi in declino, su una Ferrari che non recitava più da protagonista.

Magari sarà pure così, ossia che a fine stagione sia costretto a fare le valigie, però le sue brave soddisfazioni Massa se le sta togliendo. Persino Schumi, nell'euforia del dopo Nürburgring, ne ha esaltato le doti definendolo un uomo chiave nella corsa al Mondiale Piloti e Costruttori.

Felipe Massa

E mentre Fisichella da due gare vede i battistrada col binocolo, causa le note traversie vissute in qualifica e non può chiaramente aiutare Alonso, Massa è andato progressivamente migliorando sino al terzo gradino del podio di domenica scorsa, il primo della sua carriera in F1. Da bravo soldatino si è rimesso in scia al caposquadra alla prima curva, non appena ha realizzato che sorpassare Alonso era impossibile: «Michael era all'interno e ha sfruttato una traiettoria migliore. Da quel momento ho mantenuto la necessaria tranquillità ma non è stato facile, nemmeno nel finale quando ero piuttosto vicino ad Alonso e avevo Raikkonen negli specchietti».

Ogni volta che si trova dietro il finlandese è una piccola rivincita verso certe voci. Il brasiliano smentisce: «Non voglio pensare a queste cose. Cerco di fare il mio lavoro nel miglior modo possibile, a fine anno vedremo». Anche Ross Brawn ne parla in termini positivi: «È stato eccellente ma ora deve dimostrarsi continuo. Ha il potenziale per farlo, deve solo migliorare l'affiatamento con la squadra. Non è facile cambiare squadra ed essere subito competitivi, guardate Barrichello».

g. p. g.

A sinistra e qui sopra Michael Schumacher durante le prove libere di ieri. A destra al suo arrivo al Circuit de Catalunya

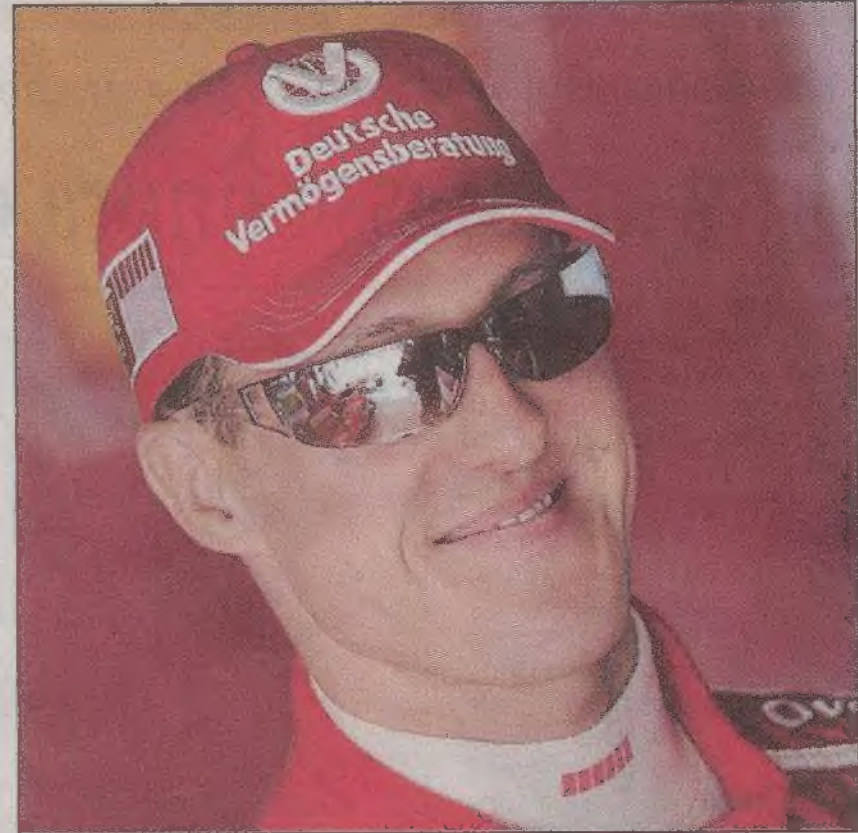
GRAN PREMIO DI SPAGNA *Il sette volte iridato correrà il Mondiale senza pensieri di contratto*

«Deciderò a fine anno se restare»

Il campione tedesco potrebbe lasciare se otterrà ancora il titolo

BARCELLONA Ha tutto il tempo che vuole. Ha la macchina che finalmente va come si aspetta che sia. Michael Schumacher arriva nella tana del lupo, quel Circuit de Catalunya che sta ad Alonso come il Nürburgring sta al tedesco (pista di casa, insomma), e fa professione di calma olimpica. La Ferrari, precisa il sette volte campione del mondo, gli lascia libertà assoluta di decidere il proprio futuro quando vuole. Anche a fine stagione, se serve. Il che, nel solitamente criptico linguaggio degli uomini in rosso, significa che, comunque vada a finire, Maranello ha evidentemente già definito nei dettagli il dopo: che sia con o senza Schumacher. È comunque pronta.

Willi Weber, il manager che cura i suoi affari, ha detto che Schumi deciderà non prima di luglio cosa vorrà fare da grande. Alla domanda «ok, ma quando deciderà?», il pilota risponde: «Potrebbe essere più tardi di luglio, anche molto più tardi. La Ferrari è felice anche se deciderò alla fine della stagione». È possibile che deciderà in effetti alla fine dell'anno? «È possibile». È probabile che lo faccia a fine anno? «È probabile».

Schumi, insomma, lascia poco spazio alla fantasia. E ringrazia la Ferrari: l'idea

Schumacher con un pensiero in meno: deciderà a fine anno

di aver mano libera gli toglie pressione. Gli lascia di fatto solo quella che, enormemente, lui pompa su di sè per tornare a battersi per il mondiale. Per vincerlo, se possibile, senza pensare ad altro che a questo obiettivo, senza elementi di disturbo. È chiaro, a questo punto, volendo interpretare le sue parole, che Schumacher deciderà in base al risultato, non solo alle sensazioni.

Sembrava, fino a oggi, che gli bastasse sapere di essere ancora competitivo per prolungare la sua carriera. Con il chiarimento che fornisce alla stampa nel motorhome Ferrari, Schumi sembra dire qualcosa di più. Che la decisione è legata non solo alla dimostrazione di essere ancora fortissimo, ma al risultato. Sarà diversa, cioè, se alla fine della stagione sarà, o meno, ancora una volta campione del mondo. Con uno sforzo ulteriore di interpretazione, si può dire che la frase sottintende anche maggiori dettagli, di spessore. Se la sua permanenza nella F1 dipende dalla classifica ciò può voler dire solo una cosa. Che se vincerà, la scelta più ovvia sarà il ritiro. Dovesse concludere da secondo o da terzo, ma competitivo, è probabile che scatti il prolungamento. Difficile pensare il contrario. Meglio ritirarsi da campione del mondo che da sconfitto: opzione gettata un anno fa, quando decise di correre ancora per poi vivere l'anno più brutto della sua vita in Ferrari. Una debacle alla base dei suoi attuali tormenti.

A proseguire nell'opera di esegesi (e tenendo conto del fatto che Schumacher dice sempre la verità - piuttosto che mentire tace - e che se decide di parlare si è messo evidentemente d'accordo con Jean Todt), la possibilità che la Ferrari gli lascia fino a fine campionato vuol dire che Maranello è fin da ora pronta a disputare il prossimo campionato sia che Schumi decida di essere lui alla guida, sia che si ritiri. Non è un dettaglio da poco, anche perchè Todt più volte ha detto che in ogni caso la scuderia lavora per competere al massimo livello.

DICHIARAZIONI

Si rompe nel trasporto il propulsore di Villeneuve: perderà 10 posizioni in qualifica

Ecclestone: «Nel 2006 il suo ottavo titolo»

BARCELLONA Bernie Ecclestone punta su Michael Schumacher. Per il patron della Formula Uno, il tedesco della Ferrari può ottenere quest'anno il suo ottavo titolo iridato. «Si tratta della stagione più eccitante da molti anni a questa parte - ha dichiarato Ecclestone alla stampa tedesca -. Michael Schumacher ha vinto le ultime due gare ma Fernando Alonso è ancora in testa con 13 punti di vantaggio sul tedesco. Scommetterei su Schumacher».

Anche se Giancarlo Fisichella gli aveva promesso di fargliela pagare, dopo essere stato rallentato in qualifica nel Gp d'Europa, per il momento è la sfortuna a penalizzare Jacques Villeneuve, che comunque vadano le qualifiche in Spagna perderà 10 posizioni perché costretto a cambiare il motore da un singolare incidente. Il propulsore si è rotto durante il trasporto in Spagna. Dunque penalità senza colpe per il canadese, danneggiato questa volta dalle operazioni di carico

Bernie Ecclestone

Fernando Alonso

nel Tir.

Pur nell'autonomia più completa, il futuro della Toro Rosso resta strettamente vincolato alle decisioni targate Red Bull. Cosa c'è, invece, all'orizzonte del team austriaco? Il progetto di Mateschitz sembra portare al coinvolgimento diretto di una grande casa che possa dapprima affiancare quindi probabilmente rilevare l'attività nella massima formula. Il nome, non è un mistero, è Audi. Dapprima la collaborazione dovrebbe nascere per dare vita ad un nuovo propulsore, in seguito evolvere verso una più ampia partnership tecnica. È facile dedurre che proprio in quest'ottica la Red Bull abbia ingaggiato tecnici di grido sottraendoli a top team, primo fra tutti Adrian Newey, «il genio» strappato alla McLaren.

Intanto Fernando Alonso cambia tono. Fino a Imola, glissava. Michael Schumacher, diceva, è uno dei tanti rivali. C'è la Ferrari, ma anche la McLaren, la Honda. E soprattutto Giancarlo Fisichella. Poi ci sono state le vittorie di Schumacher a Imola e al Nürburgring: bellissime, e alla fine di duelli entusiasmanti proprio con il campione del mondo spagnolo. Anche a Barcellona «Nano» ci prova: «Non mi preoccupa la Ferrari, non più di quanto mi preoccupino la McLaren e la Honda». Ma poi ammette: «A battere Michael c'è più gusto. Vincere dà più gusto - spiega lo spagnolo, che comunque dice che la Renault a Montemelò va fortissimo - se batti un grande pilota che è a bordo di una grande macchina. Battere uno come Michael che è sette volte campione del mondo è sempre divertente, lottare con lui da più pressione e più motivazione che con chiunque altro». L'anno scorso la soddisfazione è stata smisurata.